71-58

schakels



havens en vliegvelden in de nederlandse antillen

uitgave kabinet van de vice-minister-president - herengracht 19a - 's-gravenhage

inhoud

Jaargang 1971, NA 58

Omslag: Haveningang van Willemstad.
(foto: KLM-Aerocarto)

zeehavens

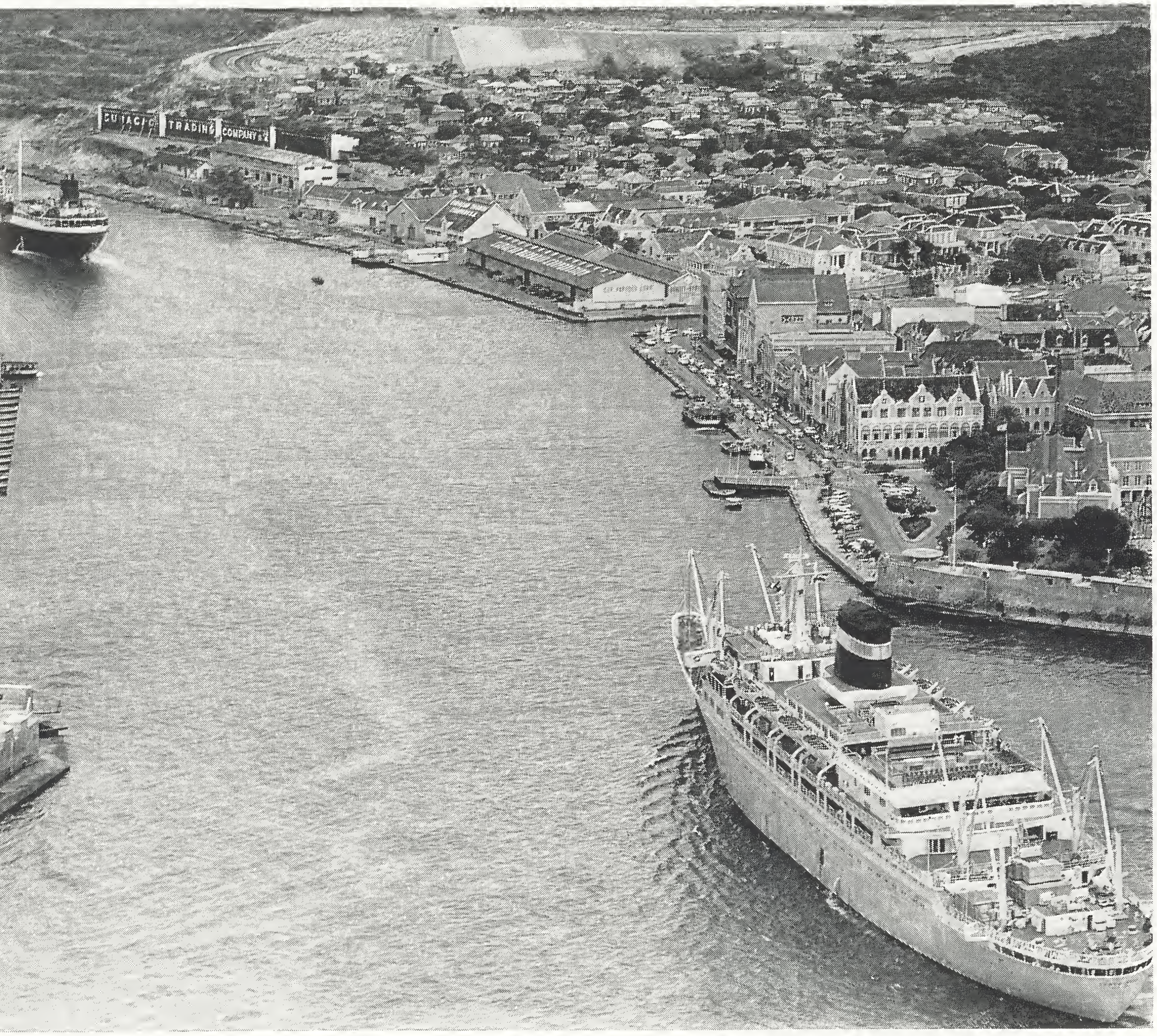
De zeehavens van de Nederlandse Antillen hebben door de eeuwen heen een belangrijke rol gespeeld in het dagelijks leven en in de economische structuur van de zes eilanden. De gunstige ligging van het land in het Caribisch gebied ten opzichte van Europa en de Amerika's heeft het gemaakt tot een kruispunt op de internationale zeewegen.
Deze havens hebben de Antillen niet alleen de mogelijkheid geboden als overslagplaats diensten te verlenen, maar ook als bunkerhaven, voor dokreparaties en als aanlegplaats voor toeristenschepen.
Verder heeft vanuit deze havens de export plaats van goederen die in het land zelf of in de zgn. vrije zones worden gefabriceerd.
Curaçao en Aruba beschikken elk over drie havens, die toegankelijk zijn voor zeeschepen. Voor twee eilanden, die tezamen 662 km^2 groot zijn, is dit een bijzonder ruime vorm van dienstverlening.
Van Curaçao wordt het voornaamste havengebied gevormd door de Sint Annabaai die uitloopt in het Schottegat, een natuurlijke binnenbaai. In de Sint Annabaai bevinden zich de kaden van de particuliere maatschappijen KNSM en de Curaçaose Havenmaatschappij.
Deze laatste maatschappij heeft eveneens een kade in het Schottegat. In dit zelfde Schottegat ligt de grote oliehaven van Shell Curaçao N.V. en zijn er bovendien de havens van het gouvernement en van de marine. Voorts zijn er de door de douane gecontroleerde opslagplaatsen. Door het uitdiepen tot 46 voet is het mogelijk dat schepen met een lengte van 850 voet de Sint Annabaai kunnen binnenvaren. In totaal kan deze haven ligplaats bieden aan 30 middelgrote schepen, waarvan de helft tankschepen, de in de Nederlandse Antillen gestationneerde marineschepen en kleinere schepen, zoals sleepboten, laadbakken enz.
Alle werven zijn voorzien van snellaadinrichtingen voor het bunkeren van stookolie en dieselolie. In en om de bestaande dokken, zoals een vast dok voor schepen tot 27.000 ton en een drijvend dok voor schepen tot 4500 ton dwt. kunnen alle voorkomende scheepsreparaties, het schoonmaken en het verven van schepen worden verricht.

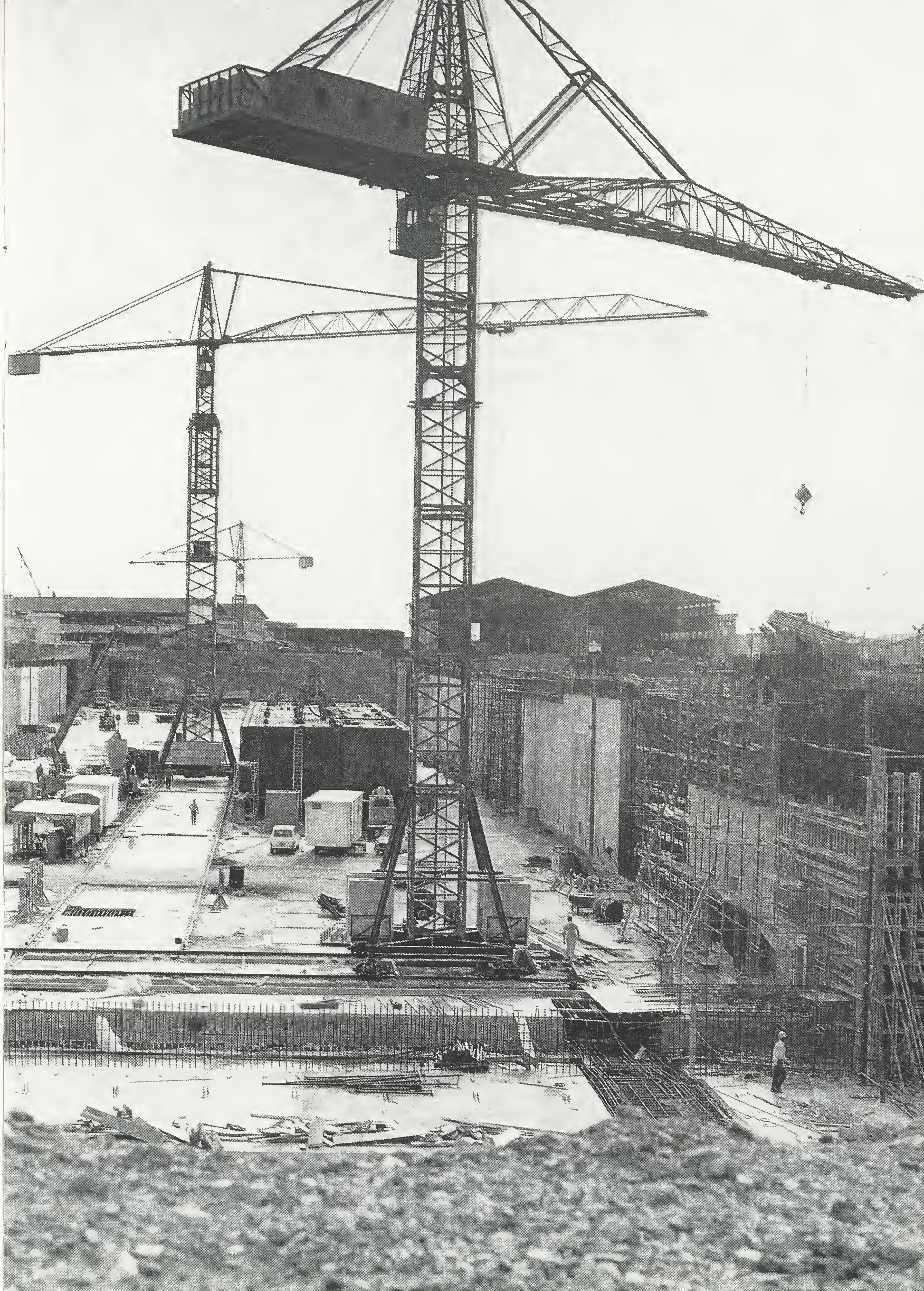
nieuw dok

In 1971 zal Curaçao een van de grootste dokken van het Caribisch gebied hebben. Bij het Koningsplein zal dit jaar een dok gereedkomen met een capaciteit van 120.000 ton.
Curaçao's tweede haven is de Caracasbaai. Bij een diepte van 47 voet kunnen hier schepen tot 70.000 ton dwt. worden afgehandeld. In deze beschutte baai kunnen schepen direct uit zee aan pieren meren. Van deze haven wordt veel gebruik gemaakt door de grote, internationale toeristenschepen en door grotere tankschepen. Ruim 600 schepen maken jaarlijks gebruik van deze haven.
De derde haven van Curaçao is de Bullenbaai, lighaven van Shell Curaçao N.V., met een diepgang tot 38 voet. Hier worden vooral tankschepen afgehandeld.
De havens van Aruba liggen, evenals die van Curaçao, aan de zuidzijde van het eiland. Zij vertonen een grote mate van systematiek. De haven van Oranjestad – de hoofdstad van Aruba – dient

Rechts: Dok in aanbouw in Willemstad. Met een capaciteit van 120.000 ton zal dit dok een van de grootste in het Caribisch gebied worden.
(foto: Euro Public Relations)

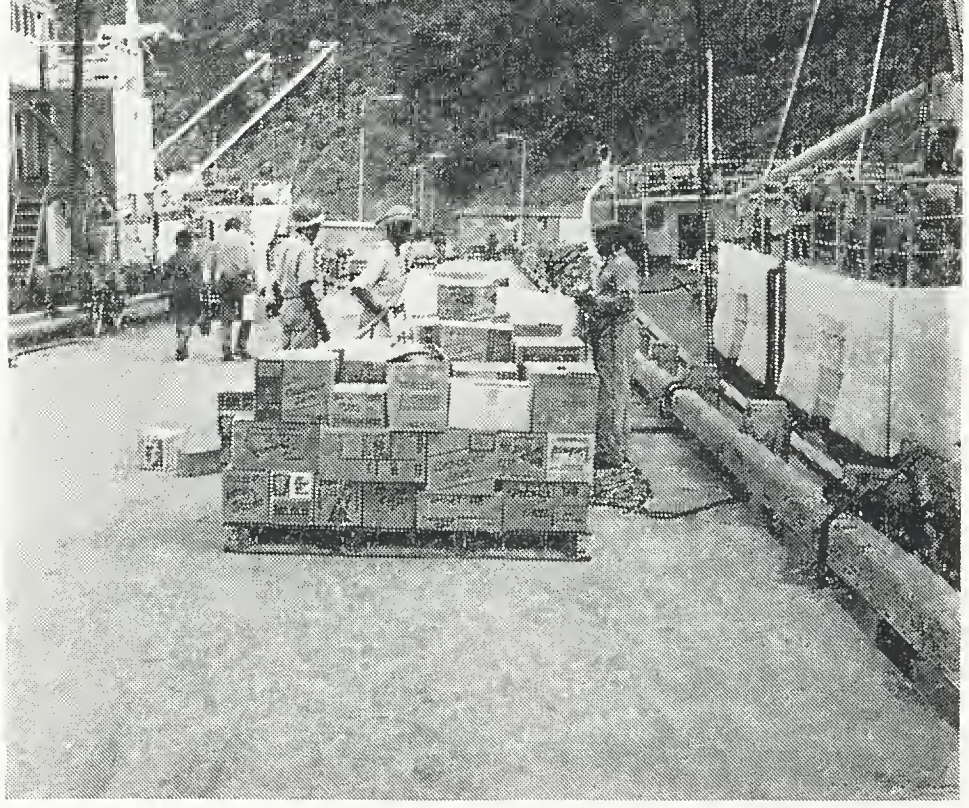
Schepen varen de St. Anna-baai binnen.
(foto: Hart's Camera)





Nieuwe verkeersbrug in aanbouw over de St. Anna-baai.
(foto: Euro Public Relations)



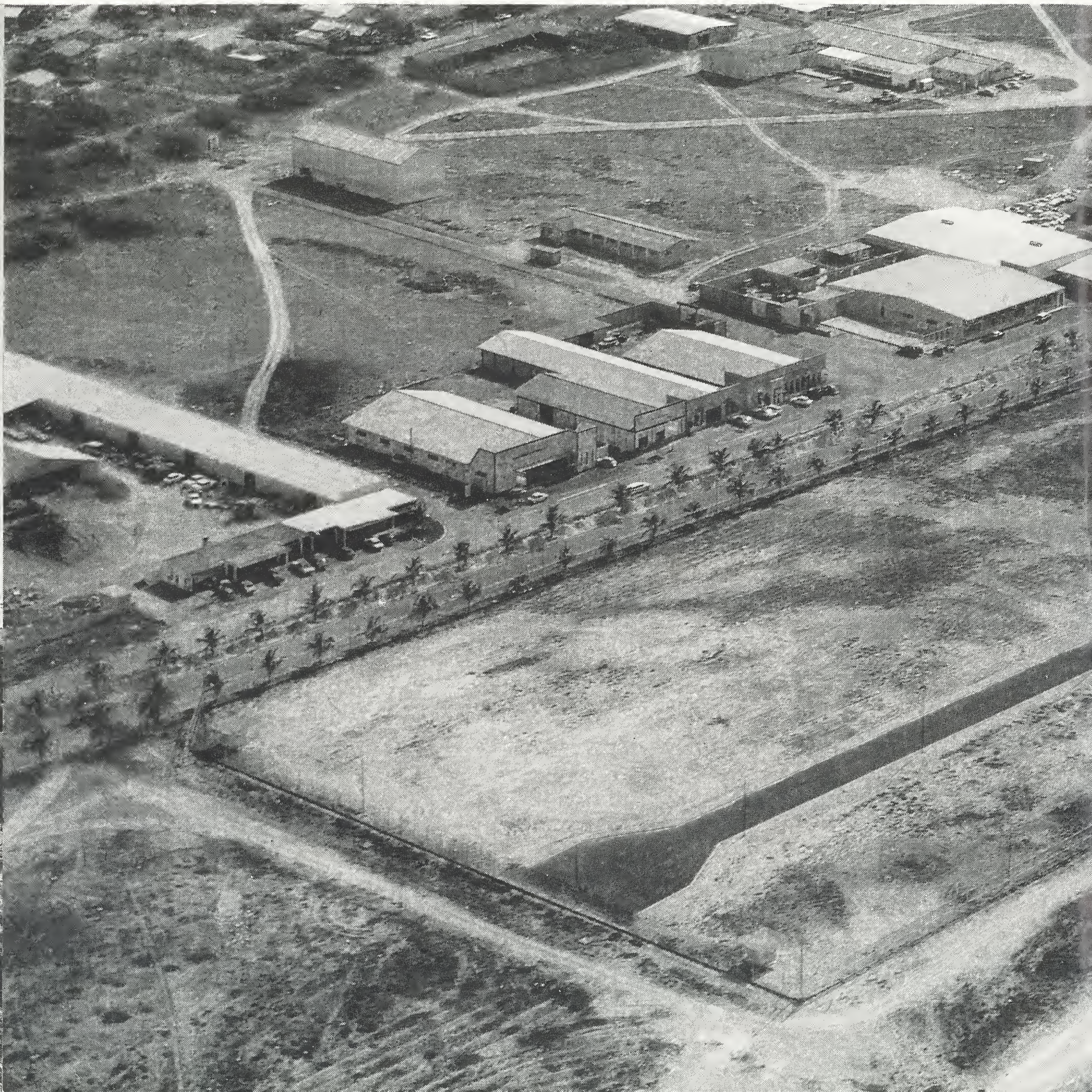


Links: Schepen aan de pier van St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Onder: Groot passagiersschip in de Caracas-baai op Curaçao. (foto: KLM-Aerocarto)



Vrije zone in haven van Oranjestad op Aruba.
(foto: Hart's Camera)

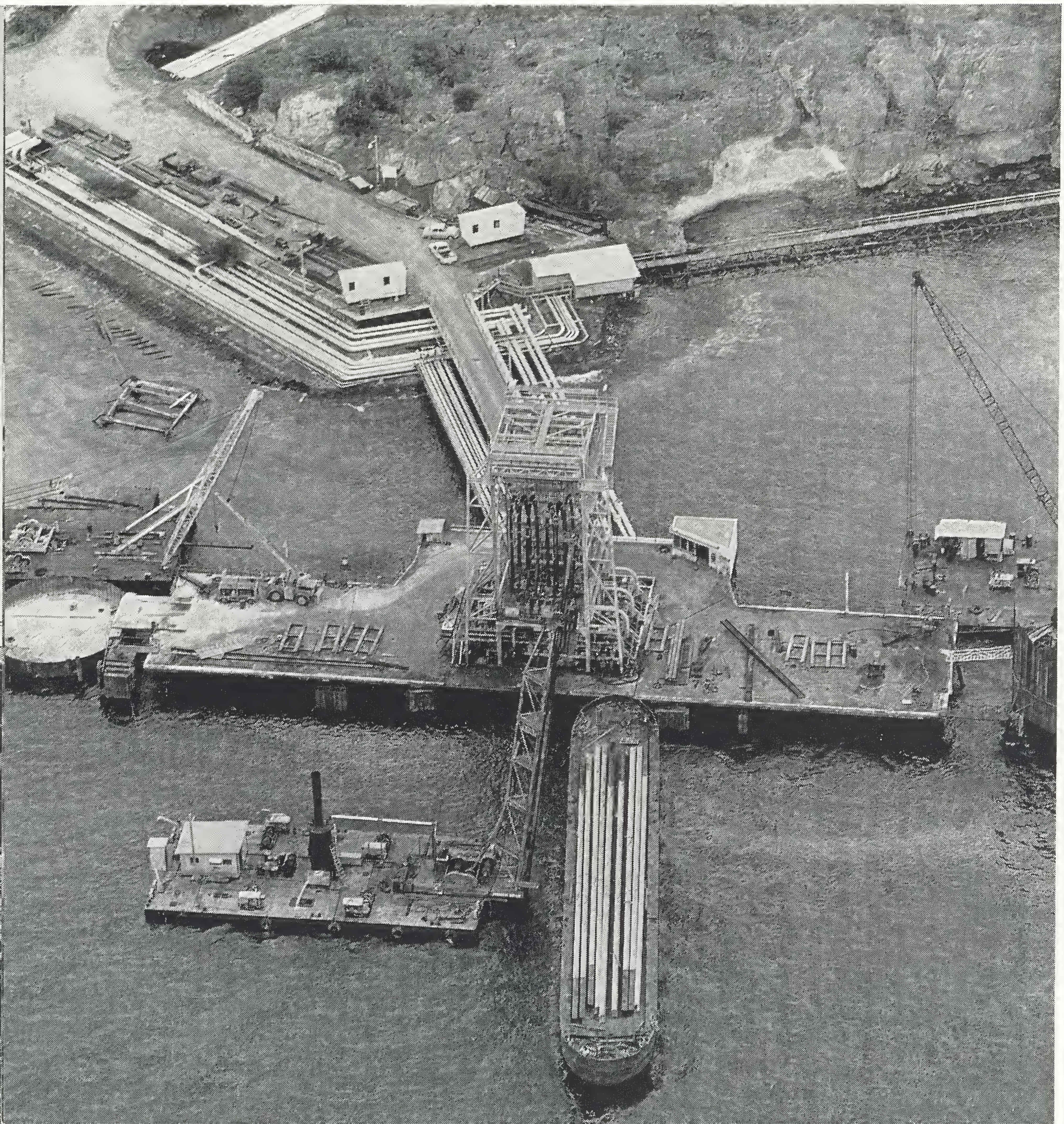


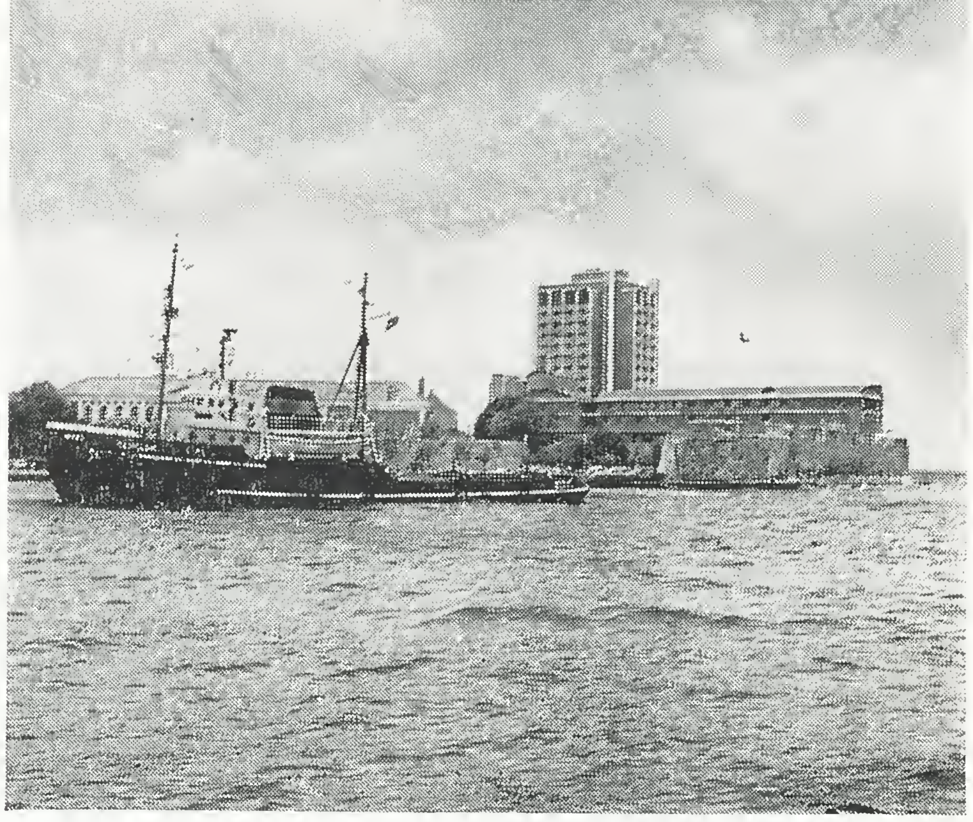


Shell-raffinaderij aan het Schottegat in Willemstad.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



Bouw van een nieuwe steiger in de Caracas-baai op Curaçao. (foto: Hart's Camera)





Links: Ingang van de haven van Willemstad. Op de achtergrond hotel Curaçao Intercontinental.
(foto: Euro Public Relations)

Onder: Haven van Oranjestad op Aruba.
(foto: KLM-Aerocarto)

Foto op de volgende blz.: De Esso-haven in San Nicolaas op Aruba. (foto: Hart's Camera)







Kralendijk op Bonaire. Op de voorgrond de pier.
(foto: KLM-Aerocarto)



hoofdzakelijk voor de aan- en afvoer van goederen en voor het toeristenverkeer. De industriehaven Barcadera wordt voornamelijk gebruikt voor de aan- en afvoer van goederen in verband met de daarachter liggende industrieterreinen en industrieën, zoals de Aruba Chemical Industry. De derde haven is de oliehaven in San Nicolas van de Lago Oil & Transport Company, een dochtermaatschappij van de Standard Oil of New Jersey, welke tot een van de grootste aardolieraffinaderijen in de wereld behoort.
De haven van Oranjestad behoort aan het gouvernement en is een kunstmatige haven. Aan de zeezijde wordt deze gescheiden door een rif, waardoor een rustige ligging van de schepen is verzekerd. Er zijn twee kommen met vier kaden en een buitenkade, tezamen ruim 1200 m kadelengte. Evenals die op Curaçao, wordt ook deze begrensd door een vrije zone, van waaruit op aantrekkelijk fiscale voorwaarden handel kan worden gedreven of industriële activiteiten kunnen worden ontwikkeld. De mogelijkheid tot opslag van goederen is ook hier ruimschoots voorhanden. Schepen tot 33 voet diepgang kunnen zonder bezwaar binnenvaren, terwijl dienstverlenende bedrijven, zoals bunkermogelijkheden, drinkwatervoorziening, loodsdiensten en voldoende geschoold havenpersoneel ter beschikking staan. De havens van Barcadera en San Nicolaas hebben een diepgang van resp. 33 en van 39 voet. Sleepboothulp is hier verplicht.

toerisme

De eilanden Bonaire en Sint Maarten beschikken over aanlegpieren die lang genoeg zijn en aan voldoende diep vaarwater liggen voor middelgrote schepen. Dit heeft in het bijzonder voor Sint Maarten er toe geleid dat het toerisme met cruise-schepen aanmerkelijk is toegenomen en dat er veel belangstelling voor industrievestiging bestaat. Op Bonaire ziet men een gelijke trend. Zo heeft bijvoorbeeld de KNSM deze twee eilanden mede in zijn vaarroute opgenomen.
Saba en Sint-Eustatius zullen eveneens binnenkort de beschikking krijgen over een aanlegsteiger en een havendam, die beide eilanden zullen openen voor toeristische en industriële belangstellenden.
De zeehavens spelen voor de Nederlandse Antillen een belangrijke rol in het dagelijks bestaan en in de economische structuur. Dit houdt in, dat men bedacht moet zijn op de vele ontwikkelingen die zich op dit gebied in de economische sector afspelen, zoals de toenemende grootte van de schepen, moderne dokfaciliteiten en nieuwe systemen van goederenafhandeling. Dat men zich hiervan bewust is ziet men b.v. door de bouw van een 120.000 ton dok en door faciliteiten die zijn gecreëerd voor het container-vervoer. Voorts worden de havens verder utgediept en verbeterd om tegemoet te komen aan de vraag naar een grotere diepgang en betere kadevoorzieningen.

luchthavens

Evenals de zeehavens spelen de luchthavens in de Nederlandse Antillen een belangrijke rol in de economische structuur. Hoewel dit uiteraard voor elk land het geval is, weegt dit zwaarder in de Antillen, omdat men hier met een eilandengebied te maken heeft. Spoorwegen en wegtransport als communicatiemiddelen vallen daardoor weg. Het lucht- en zeeverkeer vormen de enige verbindingen met de buitenwereld. De verbinding tussen de eilanden onderling voor de aan- en afvoer van personen en goederen kan alleen via dit lucht- en zeevervoer tot stand komen.
Op alle zes eilanden vindt men vliegvelden van internationale betekenis of van kleinere omvang. Het voordeel van de geografische positie van de eilanden is, dat de windrichting vrijwel constant noordoost is. Bovendien is de grond hard. Door deze twee bijzondere factoren behoeft men over slechts één baan te beschikken. Andere landen moeten rekening houden met een steeds veranderende windrichting, waardoor de aanleg van meer banen noodzakelijk is.
Een overzicht van de vliegvelden op elk van de zes eilanden geeft het volgende beeld te zien:

Curaçao
De Dr. Albert Plesman Luchthaven. Met zijn startbaan van 3400 meter, behoort dit vliegveld tot de zgn. Categorie A luchthavens. Het platform heeft een capaciteit voor vier DC-9's en één DC-8. Gezien de verwachtingen dat in november 1971 ook de Boeing 747, beter bekend als de jumbojet Curaçao en Aruba zal aandoen, zullen de vliegvelden van deze eilanden worden aangepast aan dit nieuwe vliegtuig. Zo zal de capaciteit van het platform op Curaçao worden opgevoerd, zodat vier DC-9's, drie DC-8-en en drie Boeings 747 kunnen worden afgehandeld. Door vergroting van de capaciteit van het stationsgebouw, zal het toenemend aantal passagiers gemakkelijker kunnen worden verwerkt in de nabije toekomst. Vanzelfsprekend is in deze uitbreidingsplannen ook het vrachtgebouw opgenomen.

Aruba
Het Prinses Beatrix-vliegveld op Aruba behoort eveneens tot de categorie A-luchthavens. De 2740 meter lange baan is geschikt voor grote vliegtuigtypen, zodat de zgn. verlengde DC-8 hier kan landen en opstijgen. Hier worden reeds voorzieningen getroffen voor de komst van de Boeing-747 in november a.s. Bovendien krijgt Aruba een nieuw stationsgebouw langs de hoofdweg San Nicolaas–Oranjestad. Eind 1971 zal dit gebouw gereed zijn. Het oude stationsgebouw is bestemd voor vrachtgebouw. De mogelijkheid wordt overwogen om dit vrachtgebouw in te brengen in de vrije zone. Het nieuwe stationsgebouw zal een verwerkingscapaciteit van 5 DC-8-en krijgen, terwijl deze na komst van de jumbo-jet opgevoerd zal zijn tot drie B-747's, of één B-747 en drie DC-8, of één B-747 en vier DC-9's.

Bonaire
Op Bonaire beschikt men over het Flamingovliegveld, genoemd naar de bijnaam Flamingoeiland vanwege de duizenden flamingo's die dit eiland als thuishaven hebben gekozen.
Het vliegveld heeft een landingsbaan van 1430 meter, terwijl plannen voor een verlenging tot

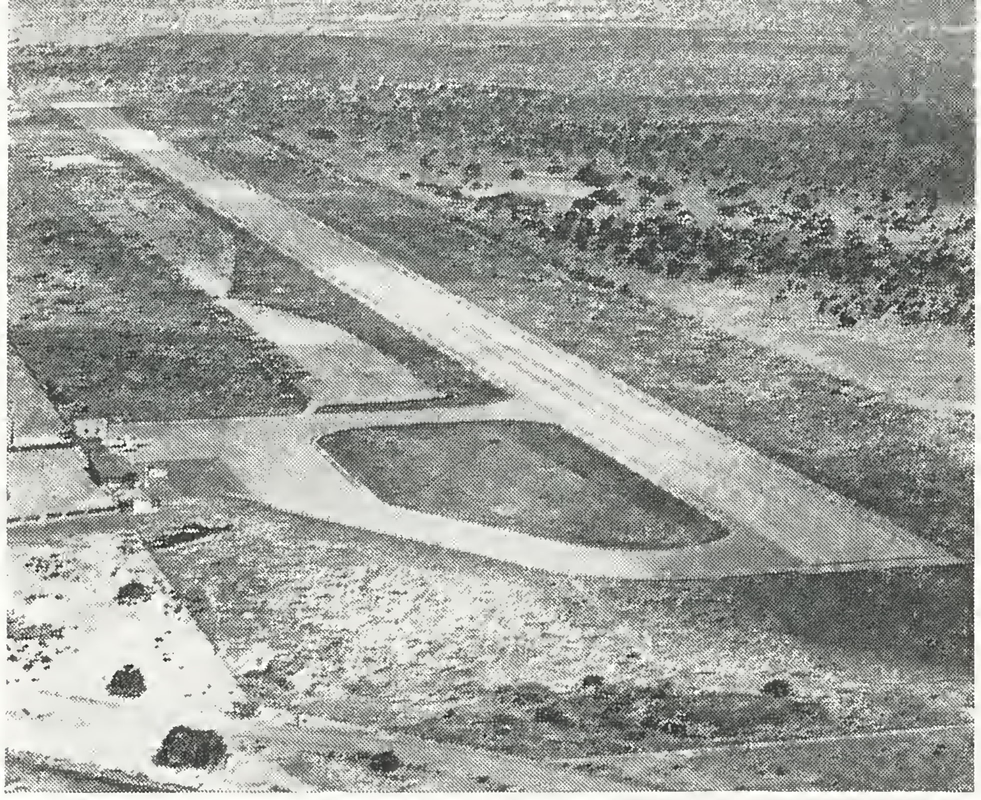
Vliegtuigen van het type DC-9 van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij op de dr. Albert Plesman luchthaven op Curaçao. (foto: Hart's Camera)



Beatrix vliegveld op Aruba.

(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)





Links: Vliegveld van Bonaire.
(foto: Euro Public Relations)

Onder: Vliegtuig van het type Twin Otter op de landingsbaan van Saba. (foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)



1750 meter in een vergevorderd stadium zijn. De startbaan die is voorzien van een nachtverlichting, zal nog dit jaar worden uitgerust met een zgn. VASIS-aanvliegverlichting.

Sint Maarten

Op Sint Maarten heeft de grote Prinses Juliana luchthaven met zijn 1600 meter lange baan eveneens een belangrijke bijdrage geleverd in de economische ontwikkeling van het eiland. Sint Maarten is, ook ten aanzien van het vliegverkeer, een centraal punt geworden in het Caribisch gebied. Vliegtuigen van verschillende maatschappijen als de Air France, de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij, de Liat, de Caribair en de Windward Islands Airways doen het eiland aan. Een aanpassing aan het moderne verkeer zal hier plaatsvinden door een verlenging van de baan tot 1900 meter.

Saba

Saba en Sint Eustatius delen eveneens in het vliegverkeer. Lange tijd werd het voor onmogelijk gehouden om op Saba met zijn steile bergwanden een vliegveld aan te leggen. Op vernuftige wijze wist men echter voorbij Windwardside en vlakbij Hell's Gate een landingsbaan te construeren. Weliswaar van slechts 400 meter, maar lang genoeg om het type TwinOtter-vliegtuigen met 20 passagiers te ontvangen en daardoor het eiland te openen voor meer bezoekers. Het vliegveld is genoemd naar de voormalige Antilliaanse minister van Financiën, de heer Juancho E. Yrausquin.

Sint Eustatius

Op Sint Eustatius is het vliegveld genoemd naar de vroegere Amerikaanse president Roosevelt. Anderen kennen het onder de namen 'Concordia' of 'The Golden Rock'. Dit is het enige Antilliaanse vliegveld met een grasmat als landingsbaan. De sedert enkele jaren gestegen belangstelling voor dit eiland heeft geleid tot uitvoering van de plannen hier een vliegveld te bouwen van groter formaat.

Talrijke vliegtuigmaatschappijen hebben de Antillen in hun routes opgenomen, zoals de KLM, de American Airlines, de Viasa, de Venezolaanse LAV en uiteraard de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij met zijn net over het gehele Caribisch gebied en verbindingen tot New York en Miami. Verschillende Dominicaanse, Columbiaanse, Porto-Ricaanse en Mexicaanse maatschappijen hebben in hun vliegschema de Nederlandse Antillen opgenomen.

Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij

In de hoog geïndustrialiseerde landen wordt wel eens schertsend over luchtvaartmaatschappijen van ontwikkelingslanden gezegd, dat deze graag over eigen vliegtuigen beschikken, omdat deze zo mooi glinsteren in de zon, de nationale vlag in verre landen laten zien en heerlijk veel lawaai maken met hun motoren. Men vergeet echter daarbij te zeggen, dat deze eigen luchtvaartmaatschappijen noodzakelijk zijn, omdat het ontbreken hiervan de economie niet ten goede komt.
In het verleden waren deze ontwikkelingslanden afhankelijk van buitenlandse maatschappijen. Zolang deze op winstgevende wijze bedoelde landen in hun schema konden opnemen was er niets aan de hand. Zodra echter de inkomsten verminderden trok men zich terug en geraakte het desbetreffende land in moeilijkheden doordat zijn verbindingen abrupt werden verbroken. Het personen- en goederenverkeer kwam daardoor in de knel.

noodzaak

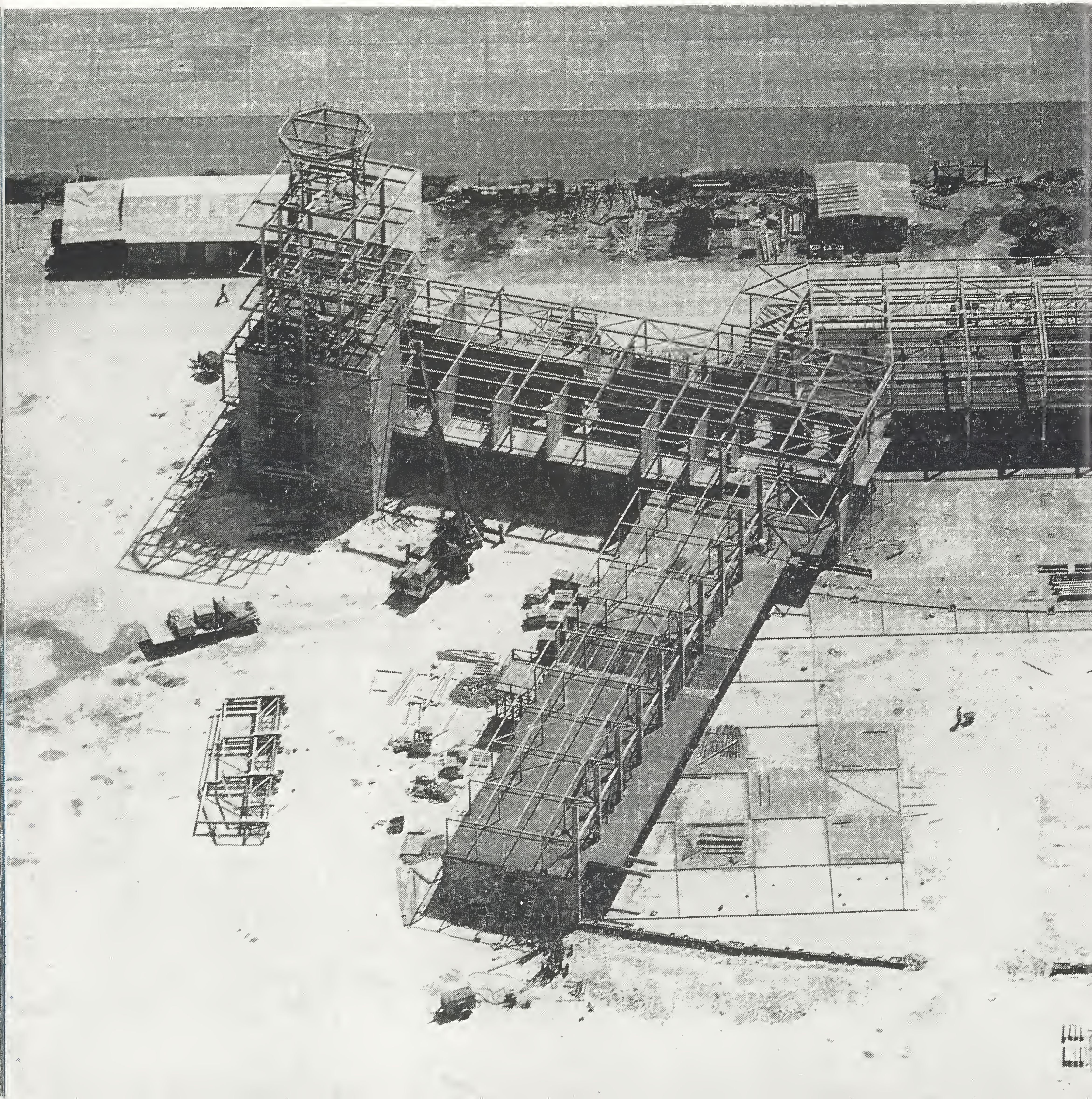
Vooral voor een eilandengebied als de Nederlandse Antillen is een dergelijk risico natuurlijk veel te groot. Deze eilanden zijn geheel aangewezen op het zee- en luchtvervoer. Ook voor het zogenaamde interinsulaire verkeer is het gevaarlijk om deze soort communicatie te veronachtzamen. Men kan zich niet veroorloven het contact onderling en met het buitenland te verliezen omdat een niet-Antilliaanse vervoerder niet winstgevend kan opereren.
Om deze reden besloot de regering van de Nederlandse Antillen in 1964 over te gaan tot de oprichting van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij. Voor die tijd werden de intereilandelijke en internationale luchtverbindingen met het omliggend gebied, met de Verenigde Staten van Noordamerika en met West-Europa onderhouden door de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, de KLM. Bij de oprichting op 1 augustus 1964 verkregen de Nederlandse Antillen het recht om de ALM, die als dochtermaatschappij van de KLM was gedacht, over te nemen. In 1967 is van dit recht gebruik gemaakt. Daarbij is overeengekomen dat de KLM aan de jonge maatschappij bijstand en hulp blijft verlenen. Tot op de dag van vandaag bestaat er tussen beide maatschappijen een zeer goede samenwerking.

modernisering

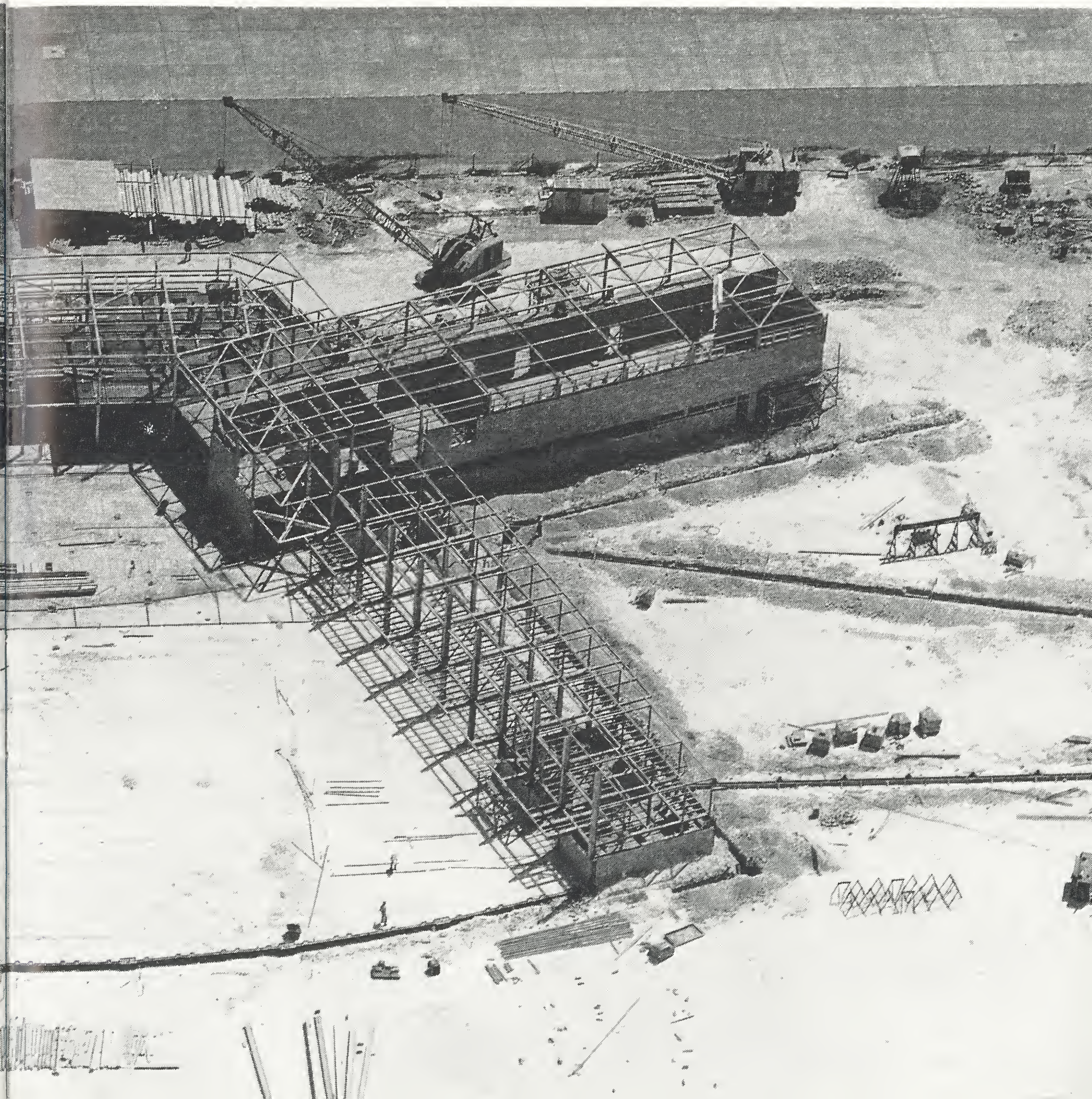
De vloot van de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij bestond oorspronkelijk uit enkele viermotorige vliegtuigen. Naarmate de maatschappij groeide en het net uitgebreider werd, werd de behoefte gevoeld aan meer moderne vliegtuigen. Men ging over tot F-27's en DC-9's. Tenslotte is men uitsluitend blijven vliegen met DC-9's. De vloot bestaat uit drie vliegtuigen van dit type, die elk tachtig passagiers kunnen vervoeren. In samenwerking met de KLM wordt bovendien op New York en Miami gevlogen met een DC-8/63. Deze vliegtuigen bieden plaats aan 200 personen. Daarnaast zal de ALM vanuit New York tweemaal per week met een Boeing 727 in samenwerking met North East naar St. Maarten vliegen. Voor kleinere gezelschappen beschikt de ALM bovendien over een Beechcraft, met een capaciteit van zeven passagiers.
Natuurlijk is ook het vrachttransport van groot

Rechts: Toestel van de Windward Islands Airways op het vliegveld van St. Eustatius.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)





Onder: Nieuw stationsgebouw op het vliegveld van Aruba in aanbouw. (foto: Hart's Camera)



Juliana Airport op St. Maarten.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)





Uitzicht op het vliegveld van Saba.
(foto: Kon. Inst. v. d. Tropen)

Uitbreiding van het vliegveld op St. Eustatius.
(foto: Hart's Camera)



belang. Daarvoor beschikt de ALM over een C-46 en een DC-6. Gezien het feit dat er tussen de Caribische eilanden en het Zuidamerikaans halfrond een intensief verkeer bestaat werkt de ALM nauw samen met een Antilliaanse maatschappij die zich bezighoudt met vrachtvervoer in deze gebieden.

Het personeelsbestand van de ALM is 750 man. De reden hiervan is dat men behalve over een vlootbemanning moet kunnen beschikken over een stations- en een technische dienst. Daarbij moet direct worden aangetekend dat er beperkte reparatiemogelijkheden zijn op de Antillen. De DC-9's worden voor grote reparaties naar Venezuela gevlogen. De afdeling bevoorrading vraagt uiteraard veel personeel. Ruim 140 man zorgt dat de proviandering van de KLM, de Transcaribbean Airways, de Caribair en LAV, alsmede de Antilliaanse Luchtvaart Maatschappij zelf, geen onderbreking ondervindt. De maatschappij wordt voor 96% door de Antilliaanse overheid gesubsidieerd.

onmisbaar

In de nationale economie van de Nederlandse Antillen is de ALM onmisbaar geworden. Het toerisme naar en vanuit de zes eilanden zou een zware knauw krijgen, indien het luchttransport zou worden verminderd. Ook de export van op de Antillen vervaardigde produkten zou risico lopen bij het het ontbreken van een nationale luchtvaartmaatschappij. Men behoeft alleen maar te denken aan de export van bij Texas Instruments op Curaçao vervaardigde transistor-onderdelen.

In het Caribisch gebied en in veel landen van Zuidamerika is de ALM een bekende maatschappij geworden. Evenals in vele andere landen is deze maatschappij niet direct een winstgevende zaak. Over de gehele wereld zijn de nationale luchtvaart maatschappijen onderhevig aan zware concurrentie zodat subsidies van de overheid noodzakelijk zijn. Even noodzakelijk vindt men het echter dat het voortbestaan gegarandeerd blijft. En dat niet alleen uit emotionele overwegingen.

In de uitgave 'Schakels' zijn o.m. verschenen de nummers:

S 70	bewoners van het binnenland van Suriname
S 71	bewoners van de kuststreek in Suriname
S 73	cultureel patroon van Suriname
S 75	pionierswerk in Suriname
S 76	enige aspecten van de planten- en dierenwereld in Suriname
NA 55	ontwikkeling van het toerisme in de Nederlandse Antillen
NA 56	de eigen identiteit van de Nederlandse Antillen
NA 57	Nederlandse Antillen; ontwikkeling van de Bovenwindse eilanden

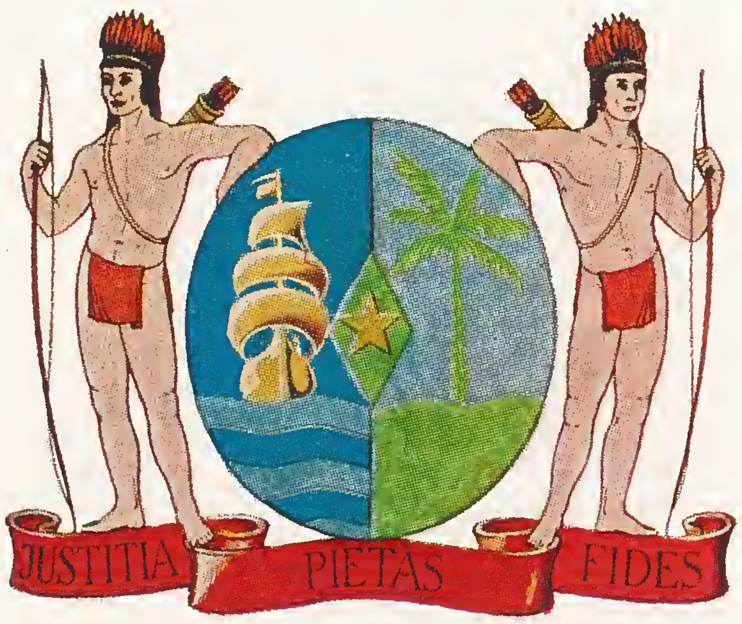
Voorts zijn verschenen:

- fotomapjes en kaartjes van Suriname en de Nederlandse Antillen,
- de rechtsorde in het Koninkrijk der Nederlanden,
- Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden,
- tien jaar Statuut 1954–1964,
- de eilandenregeling Nederlandse Antillen met toelichting,
- Holland Herald, Netherlands Antilles, Special Issue,
- Holland Herald, Suriname, Special Issue.

Deze uitgaven zijn, voorzover voorradig, gratis verkrijgbaar bij het **Bureau Voorlichting van het Kabinet van de Vice-Minister-President, Herengracht 19a, Den Haag (postbus 115), telefoon 070–624301.**

Een abonnement op 'Schakels' (verschijnt ongeveer 6 keer per jaar) is geheel gratis en kan bij genoemd adres worden aangevraagd.
Ook in de meeste bibliotheken in Nederland zijn 'Schakels' en andere uitgaven van het Kabinet van de Vice-Minister-President over Suriname en de Nederlandse Antillen aanwezig.

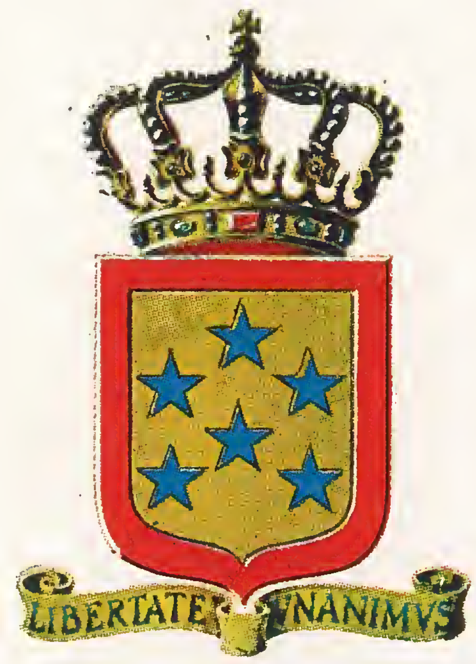
Voorlichting over Suriname en de Nederlandse Antillen wordt wekelijks iedere maandag (17.20 u. –17.30 u.) en dinsdag (17.00 u.–17.10 u.) via radio Hilversum gegeven.
Voorlichtingsmateriaal over beide landen is voorts verkrijgbaar bij Sticusa, Amsterdam. Diasets, foto-albums, expositie-sets, geluidsbanden alsmede leskoffers voor onderwijsdoeleinden worden gratis in bruikleen gegeven. Fotoboekjes en lesbrieven worden tegen geringe vergoeding geleverd.
Nederlandse Stichting voor Culturele Samenwerking met Suriname en de Nederlandse Antillen (Sticusa), J. J. Viottastraat 41, Amsterdam, tel. 020–719944.



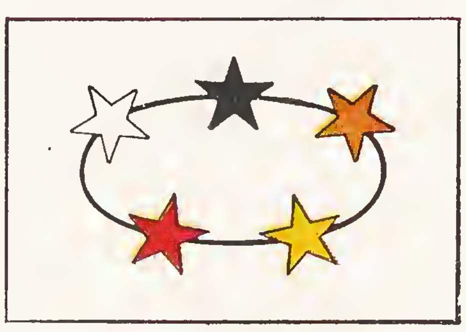
Suriname



Wapen H.M. de Koningin
tevens rijkswapen



Nederlandse Antillen



Suriname



Nederland



Nederlandse Antillen

Koninkrijk der Nederlanden

Vormgeving: Staatsdrukkerij / 's-Gravenhage
Druk: nv Drukkerij Dijkman / 's-Gravenhage

121640*-57